

a Bisanzio, lo schernisce vittoriosamente, gri-

FERROVIE DELLO STATO

L'esercizio dell'anno 1906-1907.

La seconda parte della Relazione del Direttore generale (vedi *Popolo Romano* del 19 corrente) analizza, più specialmente lo svolgimento dei vari rami del servizio e fornisce al riguardo notizie, che per il loro interesse riassumeremo rapidamente.

La ripartizione dei veicoli ed il porto di Genova.

La merce in arrivo a Genova dal mare eccedendo la capacità ferroviaria delle linee, che fanno capo a quella città, creò un periodo di difficoltà al quale, malgrado ogni sforzo, non fu possibile porre completo riparo. Inoltre, anche Milano e Torino, sopportando carichi di arrivi superiori alla potenzialità degli impianti, la sospensione nell'accettazione delle merci s'impose, ed alla sospensione seguì l'ingombro in molte stazioni.

Per ovviare al grave inconveniente si sollecitarono da prima quelle opere di ampliamento che permettevano un maggior scarico di merci, si cercò poi di sfruttare al massimo gli impianti esistenti favorendo il personale e offrendo compensi ai destinatari ogni volta che lo scarico si fosse effettuato in un periodo di tempo inferiore a quello regolamentare e, finalmente, si estese la specializzazione dei carri di grossa portata a favore dei porti, ausiliando gli stabilimenti industriali che per la deficienza di combustibile erano sul punto di spegnere i fornelli.

Ciò nondimeno la circolazione del materiale continuò a trovare intoppi anche nella rigidità dell'invernata, la quale ebbe il suo contraccolpo sul personale di stazione e di macchina, caduto malato.

Ci si aggiunga che per la prolungata siccità molti stabilimenti privati della forza idraulica dovettero ricorrere a quella tecnica, e quindi nuovi arrivi di carbone dalla Germania e dalla Francia, con ritardo sulla restituzione dei carri vuoti all'estero.

Ed è da notare ancora che, mentre nei precedenti anni si era utilizzata gran quantità di carri francesi, nell'esercizio 1906-1907, ciò non poté avvenire, avendo la P. L. M. insistito energicamente per la restituzione ed obbligato le amministrazioni ad incorrere a gravi penalità, in caso di ritardo.

Solo nel marzo, per l'aumento dei binari, il servizio merci cominciò a progredire regolarmente, cosicché le merci arretrate al 30 giugno 1907 erano ridotte a 440,567 tonnellate, ossia a poco più della metà di quanto s'era verificato nell'anno precedente alla stessa data.

E così diventò possibile, dopo la vendemmia, provvedere con sufficiente regolarità al più intenso e difficile periodo di traffico.

Complessivamente, rispetto all'anno precedente, si è avuto un aumento dell'8,82 per cento in peso, di merce trasportata sulla rete.

Analizzando questa cifra si trova che nel carico delle stazioni interne si verificò un aumento di merce trasportata dei 7,03 per cento, l'aumento fu 6,01; nell'impianto del 29,15 per cento gli aumenti in carri carichi furono rispettivamente del 18,50, 0,01, 21,48 per cento.

L'industria manifatturiera.

La crisi attraversata l'inverno scorso essendo stata più specialmente una crisi di carbone è interessante indicare il carico per il commercio dei due primi esercizi: Genova, Venezia e Spazio caricarono rispettivamente nel 1905-1906 tonn. 1.691.294, 369.229, 545.896 di fronte a rispettive tonnellate 1.808.100, 404.830, 641.823 caricate nell'esercizio 1906-1907.

Furono rivolte cure particolari ad ottenere il massimo rendimento dei carri utili, i quali non erano cresciuti in proporzione di quelli caricati, ottenendo che venne sensibilmente diminuito il così detto ciclo del carro che se nel precedente periodo fu in media di giorni 6 ed ore 9, nel secondo è disceso a giorni 5 e ore 13.

Tra i trasporti meritano nota quelli delle uve, delle barbabietole e degli agrumi. La campagna uvaia abbondantissima nelle province meridionali e nel Reggiano, fu, invece, assai scarsa in Piemonte ciò che determinò maggiori contrattazioni nel Mezzogiorno e conseguenti trasporti attraverso tutta la penisola. Così pure i trasporti delle barbabietole si svolsero regolarmente.

Si specializzarono a favore dei zuccherifici circa 2700 carri, che rimasero impegnati dai 60 ai 70 giorni.

Il progressivo e rilevante aumento di carico verificatosi negli arrivi alla Sicilia è dovuto alla diminuzione delle tariffe e alla migliorata organizzazione dei trasporti delle derrate alimentari che resero proficua la spedizione degli agrumi anche a centri assai lontani dalla Sicilia.

E' interessante rilevare il continuo incremento dell'esportazione agrumaria per via di terra dalla Sicilia ciò che ha richiesto cure particolarissime da parte della ferrovia che ha dovuto adottare dei carri refrigeranti con "Vestinghouse" i quali venivano forniti dal Compartimento di Palermo, facendo loro percorrere grandi distanze.

I servizi viaggiatori.

Le nuove vetture entrate in circolazione nell'esercizio 1906-1907 furono circa 530, quantità inadeguata alle necessità del servizio. In effetto però il quantitativo disponibile è stato notevolmente inferiore, perché 259 vecchie vetture furono demolite. Dal 1905 in poi l'aumento delle vetture raggiunse il 10 per cento, mentre l'aumento del numero dei viaggiatori superò il 20 per cento.

Onde le gravi difficoltà che si dovettero superare, aggravate dall'ingente trasporto di viaggiatori, che causò la dispersione di Milano, dell'eccessivo delle vetture disponibili derivarono anche gli inconvenienti che si ebbero a lamentare nell'inverno scorso nel funzionamento dei caloriferi a vapore. Nella primavera del 1907 però, continuando l'entrata in circolazione delle vetture ordinate, le difficoltà andarono gradatamente diminuendo, e se non perdureranno i ritardi delle ditte nella riparazione dei materiali, si può sperare che il miglioramento continui. Ma per ottenere un più regolare servizio, si è pensato di apportare modificazioni al sistema del riscaldamento attualmente vigente, specialmente mediante l'istituzione di carri-caldaie, già in costruzione, che permetteranno di riscaldare in viaggio i vagoni di coda, mentre la locomotiva li riscalderà dalla testa. Tutto fu poi disposto per potere entro il prossimo lavoro completare il riscaldamento dei solidipiedi delle terza classi di tutti i treni viaggiatori della Rete, che era stato esteso nell'inverno scorso soltanto alla parte settentrionale d'Italia.

Tariffe differenziale e vicinale, abbonamenti.

Dai risultati del primo semestre di applicazione della tariffa differenziale, sebbene il periodo di tali sei mesi sia troppo breve per assicurare ad una indagine statistica tutta la necessaria efficacia, rilevasi:

1° che si è verificato un aumento nel numero dei viaggiatori percorrenti più di 150 chilometri, nella misura del 17,59 per cento, quantunque l'efficienza della nuova tariffa sia stata in parte paralizzata dai numerosi Congressi, poi quali viene applicata la tariffa concessionale generalmente più favorevole;

2° che è cresciuta di 45 chilometri la loro percorrenza media;

3° che i viaggi a lungo percorso hanno dato un maggior prodotto, per un aumento di lire 1.118.802, pari al 12,29 per cento del totale introito dei biglietti a tariffa intera. Appare da questo che la riforma è riuscita a provocare un aumento di traffico sufficiente a pareggiare non solo l'aumentare del minor introito dovuto al minor costo dei biglietti e provveduto dall'amministrazione, ma ad oltrepassarlo.

Alla differenziale, quale fu attuata dall'amministrazione di Stato, furono mossi alcuni appunti e specialmente quello di dar luogo, con la invariabilità dei prezzi per zone di 5 e 10 chilometri, ad aggravii ingiustificati, esigendo, ad esempio, per 45 centesimi per un solo chilometro di

maggior percorrenza oltre i 970. Ma questo eccessivo costo non influisce che sui biglietti avanti il valore di alcune decine di lire, e poi quali il mito da una zona alla successiva è già largamente compensato dal ribasso generale in confronto dei prezzi del passato.

La nuova tariffa promessa per treni accelerati, omnibus e misti, regolarmente approvata dal Consiglio generale del traffico, e i cui limiti oltrepassano quelli della vera e propria tariffa vicinale, proposta dalla R. Commissione, si accorda con la differenziale e la completa, estendendosi fino a 250 chilometri. Si eviterà con questa estensione l'inconveniente del frequente rinnovamento dei biglietti, e si soddisferà in gran parte ai bisogni delle classi meno agiate, le quali, per eventuali maggiori percorsi (superiori ai 250 chilometri) troveranno esse pure la convenienza di risparmiare tempo, rinunciando al lieve vantaggio pecuniario loro offerto dalla tariffa dei treni omnibus. Il concetto della limitazione del funzionamento di questi treni oltre certe distanze è comune alla nostra e ad alcune delle recenti tariffe estere, nelle quali cessa, al di là di 150 chilometri, l'incremento della sovrattassa per diretti, ammettendosi quasi il diritto in tutti i viaggiatori di valersi senza grave sacrificio, dei treni veloci per le grandi distanze.

In fine durante il decorso esercizio è stato condotto a termine lo studio della tariffa per gli abbonamenti normali e speciali. Nel regime degli abbonamenti ordinari sono state introdotte non poche innovazioni, sia dal lato dei prezzi come da quello delle condizioni.

Si è conseguito l'uso di una tessera permanente di riconoscimento, eliminando il disagio della presentazione della fotografia ad ogni rinnovamento di biglietto; si è ammesso il pagamento rateale dei biglietti di lunga durata, permettendo così di fruire dei ribassi massimi a coloro che non siano in grado di anticipare somme considerevoli; si è costituita una categoria speciale per gruppi di linee, facenti capo ad un centro principale, e si è sistemata razionalmente la graduatoria dei prezzi cercando di far corrispondere il costo del biglietto alla sua probabile utilizzazione.

Quando agli abbonamenti speciali, i cui prezzi erano già estremamente ridotti, si è cercato di soddisfare i voti di molti enti interessati, istituendo i biglietti speciali di congiunzione, con prezzi mitissimi.

Con qualche eventuale ritocco alle condizioni della differenziale, per ciò che riguarda i percorsi facoltativi, con la estensione graduale della tariffa per treni accelerati omnibus e misti e col rinnovamento completamente della riforma dei combinabili, l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ritiene possa considerarsi ormai sistemato, per un certo tempo, il regime delle tariffe dei viaggiatori.

Locomotive.

Al 1° luglio 1907 si trovavano in costruzione 51 locomotive e 45 tenders, in dipendenza di ordinazioni della Società delle Ferrovie Meridionali, più 544 locomotive, di cui 323 in Italia e 221 all'estero, in dipendenza delle ordinazioni fatte dalle Ferrovie dello Stato.

Al 30 giugno 1907 erano già consegnate all'esercizio 51 locomotive e 45 tenders ordinate dalle Meridionali e 297 locomotive ordinate dallo Stato. Durante il corso dell'esercizio 1906-1907 si ordinarono 392 locomotive.

La consegna del materiale ordinario, diviso fra diverse ditte italiane ed estere, fu, specialmente da queste ultime, perché sovraccariche di lavoro, notevolmente ritardata.

A tali ritardi, causati in parte anche dai subfornitori impegnati in ordinazioni superiori alle loro forze, ha contribuito molto la deficienza della mano d'opera in tutti i rami dell'industria meccanica e metallurgica, verificatisi in questi ultimi tempi.

Veicoli.

Al 30 giugno 1906 le carrozze in costruzione comprese le 200 ordinate dalle Strade Ferrate Meridionali, 794 carrozze, di cui 257 a carrello, e 10.580 carri, compresi i 730 ordinati dalle Strade Ferrate Meridionali.

Dal 1. luglio 1906 al 30 giugno 1907, furono ordinate 450 vetture tutte a carrello, e 9752 carri. Mediante un'attissima sorveglianza degli agenti tecnici dell'Amministrazione, salvo poche eccezioni, tutto questo materiale prodotto, risponde alle esigenze dell'arte imposte dai capitoli. Riguardo alle consegne, invece, si ebbero a lamentare forti ritardi, specialmente per alcune ditte nazionali.

Oltre alle cause d'indole generale, agli scioperi e agli incendi negli arsenali delle diverse ditte, concorsero in gran parte a produrre tali ritardi l'accaparramento da parte dei fornitori di ordinazioni eccedenti la potenzialità degli Stabilimenti. Di 885 carrozze infatti che avrebbero dovuto essere consegnate dal 1. luglio 1906 al 30 giugno 1907, solo 483 ne furono effettivamente consegnate, e dei 13.820 carri ordinati, si promette, solo 7090 si consegnarono puntualmente.

Nuovi impianti

e trasformazioni di officine.

Gli studi per trasformare le vecchie officine e renderle pari al progresso attuale della scienza meccanica di produzione, furono fatti secondo un programma unico e concordato per tutti i Compartimenti. Per i Compartimenti di Torino, Genova, Firenze e Roma tale programma si cominciò ad applicare nella sua completezza, per gli altri compartimenti non furono introdotti, per ora, che dei miglioramenti parziali. Ma durante l'anno fu riconosciuto anche la necessità di realizzare officine, fino da quando i bisogni del servizio imposero di aumentare il parco dei rotabili. Ed in vista del considerevole aumento delle ordinazioni delle locomotive e dei veicoli, (dei quali le ordinazioni sono aumentate del 45 per cento in confronto del parco avuto dalle cessate amministrazioni), i mezzi di riparazione disponibili al 1° luglio 1907, non potevano certo bastare, e si è stata proposta ed approvata, intanto, in via di massima la costruzione di una nuova officina a Feligno per la riparazione delle locomotive e di una a Voghera per la riparazione di locomotive e veicoli.

Dovendosi inoltre, per ampliare le rispettive stazioni, trasportare altrove le officine di Vicenza, di Lucca e di Rimini, si è pensato di approfittarne per proporre le nuove officine in sostituzione delle prime due di potenzialità superiore alle demolende, ottenendo anche per esse cospicui concorsi per l'acquisto delle aree dai rispettivi Comuni coi quali sono tuttora in corso pratiche per la stipulazione di regolari convenzioni.

Infine in occasione dei grandi impianti in corso di esecuzione alla stazione di Alessandria, è stato riconosciuto possibile trasformare in squadra di rialzo « Tanaro » in vera e propria grande officina di riparazione. Ma gli effetti di tali innovazioni non potranno certo risentirsi tra breve.

Per il buon andamento del servizio telefonico.

Il Ministro delle poste ha diretto al personale telefonico la seguente circolare:

Condizione essenziale perché il servizio telefonico funzioni in modo di soddisfare le giuste esigenze del pubblico si è il mantenimento di una rigorosa e bene intesa disciplina da parte del personale tutto, il quale deve esser convinto come a questa necessità corrisponda da parte mia il dovere di reprimere a pugno severamente qualsiasi atto, che accetti anche soltanto a rallentamento di zelo od a deficienza di buona volontà.

Io tutto fiducioso che a questo riguardo il personale non vorrà venir meno ai buoni propositi da principio manifestati; ma, poiché non sono mancati numerosi reclami, pur troppo spesso giustificati da parte del pubblico, così, prima di adottare provvedimenti di rigore, non credo inutile rammentare al personale quali siano i miei precisi ed assoluti intendimenti.

L'amministrazione centrale sa che alle imperfezioni del servizio concorrono talora circostanze

di ordine scienzi, e per ciò nulla del caso suo trascurare per affrettare, ovunque sia necessario, il riordinamento degli impianti e delle linee; ma se almeno che a queste deficienze può in buona parte supplire il personale, qualora questo dedichi al servizio tanta la sua diligenza, tutta la sua attività.

Ciò a maggior ragione dovrà pretendere ora che al personale, privo prima di garanzia del proprio avvenire, è data la possibilità, ove adempia ai propri doveri, di conseguire una più sicura posizione.

Appunto perciò è bene si sappia come coloro, i quali in questo periodo transitorio dimostrassero di non essere in grado di compiere dei doveri loro imposti dalle esigenze di un pubblico servizio così importante e delicato, non potrebbero certamente essere confermati nei posti che ora occupano.

La legge, infatti, se accorda al Governo la facoltà di conservare in servizio il personale delle Casse Sociali, non gli toglie quella, che è sopra tutto un dovere, di dispensare coloro nei quali facciano difetto la buona condotta, il sentimento della disciplina, l'attitudine a disimpegnare le proprie mansioni.

E questo periodo di esperimento servirà appunto al Governo per giudicare con spirito di equità e di giustizia, se anche con saggia fermezza, quale parte del personale meriti di essere confermata e quale, all'incontro, nel pubblico interesse, convenga eliminare.

Nel manifestare questi miei intendimenti, io mi rivolgo non soltanto al personale esecutivo, ma indistintamente a tutto il personale dell'amministrazione dei telefoni, ed in particolare ai direttori, ai capi delle Agenzie, alle direzioni ed ai capi tiroce, perchè non l'esempio quotidiano stimolino alla diligenza i loro dipendenti: ai capi tecnici, i quali debbono specialmente esercitare una accurata e costante vigilanza sugli impianti, nei rapporti fra gli utenti e l'amministrazione, informare l'opera loro a rigida correttezza; ai capi squadra, ai capi officina, a tutti coloro, infine, cui l'amministrazione ha affidato speciali incarichi e responsabilità: e confido che questo monito non rimanga inascoltito, affine di ricavarne la doverosa necessità di ricorrere a rigorosi provvedimenti disciplinari.

Consiglio Comunale

Setola del 20 gennaio 1907 — Pres. Nathan.

La seduta è aperta alle 21.30.

Il consigliere Vanni e l'on. Rossi-Doria scusano la loro assenza per ragioni di famiglia. Comincia inoltre le dimissioni del cons. Palomina a causa di malattia.

Monti-Guarneri propone due navi di congedo.

Nathan accetta e il Consiglio approva. Il Sindaco chiede che accento cessato di vivere il comm. Roberto Bompiani che onorò l'aria romana egli ritenne di interpretare il sentimento del Consiglio inviando una corona al feretro dell'illustre estinto.

Il ponte Gianicolense.

Chiappari chiede la parola sull'ordine del giorno. Ricorda che ieri si è inaugurato il ponte Gianicolense. Ritiene che questa opera pubblica possa essere destinata ad onorare la memoria di un grande italiano: quello di Giuseppe Mazzini. Propone quindi che sull'anovo ponte sia istituito al suo nome. (Applausi).

Nathan osserva che a forma del regolamento la proposta dovrà essere iscritta all'ordine del giorno, dopo che la Commissione di statistica avrà dato il suo parere.

Le interrogazioni.

Postempi interroga per sapere in qual modo sia regolato il transito delle automobili nel Trastevere del Quirinale.

Balleri assicura che prossimamente presenterà un progetto completo di riforme per il servizio delle automobili.

Postempi ringrazia e prende atto. Sabatini domanda se equando s'intenda procedere al riordinamento radicale della Nettezza Urbana.

Mazzolini. Osserva che soltanto da due giorni ha preso possesso dell'ufficio e che quindi non è in grado di dare risposta, eccezion fatta alla interrogazione per la seguente ragione che egli ancora non ha potuto rendersi conto di quello che vovente di fare, constatata che occorre coordinare le relazioni fra i diversi uffici, provvedere al materiale e al personale. Egli farà del suo meglio per le diverse esigenze.

Sabatini. Si compiace del debate dell'amico Mazzolini e, ponendo in rilievo le grandi deficienze del servizio, insiste, anche specialmente per il miglioramento delle condizioni del personale, senza di che non è possibile né radicale riordinamento del servizio.

Monti-Guarneri e Testa interpellano sulle condizioni di visibilità e della illuminazione ai Prati di Castello.

Montemartini. Assicura che sta studiando la questione e che si provvederà.

Monti-Guarneri. Insiste per solleciti provvedimenti.

Mussati chiede di conoscere quali provvedimenti intenda prendere l'Am. a favore del quartiere Tiburtino, nei riguardi dell'igiene, della visibilità e della illuminazione.

Montemartini. Non può offrire assicurazioni diverse di quelle date al collega Monti-Guarneri.

Mussati. Deplore le condizioni delle vie del quartiere Tiburtino, insiste, anche per il fatto che hanno parità di doveri abbiano parità di diritti.

Identiche assicurazioni l'on. Montemartini dà al cons. Mazzolini, che interviene al provvedimento di sommaria urgenza per rimediare al deplorevole stato delle strade della città.

Esdra vuol sapere i prezzi del Calimere attualmente in vigore per i generi alimentari di prima necessità, siano i rispetti dei rivenditori e in caso contrario quali ne sono le cause.

Balleri dichiara che dopo domani la Commissione annunzierà si riunirà e prenderà in esame la questione.

Esdra osserva che non è possibile mantenere ingannevolmente i prezzi del calimere.

Paglierini interroga per sapere se, in attesa dei nuovi edifici scolastici, l'Am. crede di poter provvedere ad eliminare l'inconveniente di una insufficiente istruzione elementare.

Canti osserva che mentre oggi occorrono 980 classi si può disporre di 800 classi soltanto.

Da ciò la necessità di fare in 380 classi mezzo orario.

A queste deficienze non si può provvedere che procedendo alacremente — come è nel concetto dell'Am. — alla costruzione di nuovi edifici scolastici, non ritenendo provvido continuare nel sistema di affittare case non adatte allo scopo e quello che è peggio con fitti eccessivi.

Paglierini insiste perchè si affidino nuovi locali specialmente nel quartiere Flaminio.

Canti provvederà.

Le varie proposte.

Dopo breve discussione si approvano le seguenti proposte:

Conto consuntivo dell'Istituto per le Case popolari per l'esercizio 1906.

Appalto per la rianzuazione delle fasce di traversino nella piazza del Campidoglio.

Perizia dell'appalto per la manutenzione delle costruzioni stradali.

Riservazione della concessione dell'uso del dormitorio « Raffaele Bonagno » alla Società contro l'Alcegaionismo.

Forattura di capotti per i vespolini.

Forattura di scoppi.

Appalto per i trasporti carcerari.

Forattura di oggetti per servizio sanitario nell'Agro Romano.

Appalto per la manutenzione del treno di gala, per i servizi di landau, ecc.

Spesa per materiale di consumo per l'automobile del Corpo dei vigili.

Appalto a trattativa privata per l'esecuzione di alcuni lavori nella scuola reale di Ostia.

Autizzazione al Sindaco a stare in giudizio nella causa promossa dal sig. Alessandro Guggeri.

Id. a contrariis parte civile in alcuni giudizi contravvenzioni.

Assunzione da parte del Monte di Pietà del servizio degli oggetti trovati.

Abitazione per il direttore del Matatoio.

Segretari delle scuole tecniche.

Ulteriori provvedimenti circa il personale inaspettante per le scuole.

Le Commissioni.

Il Consiglio procede quindi all'elezione delle seguenti Commissioni:

Commissione di vigilanza per la esecuzione della legge sull'Agro Romano — Eletto: Vanni avv. Giovanni Antonio.

Commissione edilizia — Eletto: Orlando ing. Paolo.

Commissione d'accertamento per la cassa di famiglia:

Battisti Pietro, Accarelli Tranquillo, Ferraguti Gualtiero, Borra Luigi, Bianchetti Pietro, Quercia Vincenzo, Ferretti Paolo, Ederi Samuele Giulio, Gennari avv. Achille, Colombo Carlo, vicepresidente della Società Negozianti, Micocci ang. Ercole, Ottolenghi avv. Israele, Lessa Carlo, Raimondi Ottavio, Piccirilli rag. Luigi, Giannarelli Alfonso, Caroselli avv. Attilio, Vico Giovanni, Franceschini Luigi, Gennari Edoardo, Renda Cesare.

Commissione per l'accertamento della tassa sul bestiame per l'anno 1908:

Cozzarelli avv. Saverio, Cocciante avv. Giuseppe, D'Allesandri avv. Alessandro, De Capis avv. Cesare, Del Gallo di Rocca Giovanni march. Alberto, Filici avv. nff. Michele, Fracchia prof. Luigi, Amilcare, Franceschini avv. nff. Luigi, Modesti avv. ing. Pompeo, Moretti comm. prof. Bartolomeo, Nardi avv. Giuseppe, Narducci Domenico, Paradisi avv. Ignazio, Pagnani Fucoi avv. ing. Giuseppe, Polizzoni Giovanni, Piccinini avv. Alessandro, Posti avv. Giovanni, Rosini ing. Giovanni, Sassoni avv. avv. Alessandro, Ferrini Gioacchino, Volpi avv. Giulio.

Il Consiglio si aduna quindi in seduta segreta.

Fuono presenti:

Albano, Albini, Alegrini, Allista, Amici, Antonelli, Armeni, Aureli, Ballocci, Benavigne, Baroni, Bonomi, Bruchi, Cagliati, Cagli, Calderini, Camaroni, Casti, Cardarelli, Caracci, Carrara, Cesari, Ceselli, Chiappa, Della Seta, Del Vito, Sedra, Ferrarini, Filonardi, Fransetti, Gammone, Giuliani, Grandi, Gregoris, Guadagnoli, Guizzardi, Luciani, Mazzoli, Mazzolini, Montemartini, Monti-Guarneri, Morigia, Mortara, Mussati, Nathan, Pagnanelli, Pannoni, Pietri, Postempi, Quartarone, Sabatini, Sansoni, Scialoja, Scotti, Sereci, Staderini, Steri, Susi, Tesse, Tonelli, Trinchieri, Trompeo, Vecchiarelli, Vercolini, Villa, Zingone.

Cronaca di Roma

Vaticano. — Ieri mattina S. S. ricevuto mons. O' Riordan arcivescovo di S. Francisco in California, mons. Vincenzo Moretti vescovo di Terni ed il sig. avv. Stefano Scala Direttore dell'Italia Reale di Torino.

Il Pontefice ha luogo con l'assistenza del Papa che doveva aver luogo il 27 corrente nell'aula delle Realizzazioni, è stato differito al 12 febbraio perchè il Patriarca Greco Melchite S. S. Cirillo VIII sarà per quel giorno in Roma.

I segretari delle scuole tecniche. — La legge Casati sull'istruzione tecnica dispone che le spese per le scuole tecniche siano divise fra i Comuni, salvo il contributo dello Stato nella metà degli stipendi.

Attualmente si provvede a questo servizio con impieghi comunali, ad eccezione di due scuole, nelle quali è corrisposto ai rispettivi direttori un assegno annuo di L. 300 ciascuno e col quale essi provvedono al servizio di segreteria.

L'esperienza fin qui fatta ha dimostrato che il servizio di segreteria, così disimpegnato, toglie l'Unione l'opera proficua di alcuni impiegati, ai quali si corrisponde lo stipendio medio di 2400 lire e provoca inconvenienti dovuti specialmente all'ignoranza delle scuole, che assai diversamente da quello al quale gli impiegati comunali sono obbligati in forza del regolamento per il personale degli uffici e servizi municipali.

La giunta ha proposto quindi al Consiglio la lettera deliberata che il bilancio 1908 sia iscritto il fondo di L. 7000, necessario per far fronte alla spesa di segreteria nelle scuole tecniche, disponendo che l'indetta somma sia ripartita così:

A ciascuna delle 4 scuole con meno di 800 alunni lire 800 annue; a ciascuna delle 4 scuole aventi da 801 a 900 alunni lire 900 annue; ad una scuola con più di 900 alunni lire 1100.

Gli insegnanti delle scuole. — La considerazione della deficienza di personale inserviente scolastico, il Consiglio approvò la istituzione di una categoria speciale di « custodi aspiranti supplenti », comprendente 12 femmine ed 8 maschi, col salario mensile di lire 40 le prime e di lire 75 le seconde, e con l'incarico di assistere i custodi titolari temporaneamente assenti per malattia o per altra legittima ragione.

Essendo però ritenuto insufficiente anche questo provvedimento, di fronte ai bisogni sempre maggiori di personale inserviente, ed in conseguenza d'una ulteriore suddivisione di scuole e di classi, il Consiglio ha proposto della giunta che sia liberato l'erario che la categoria speciale di « custodi aspiranti supplenti » sia accresciuta di altre 12 femmine e di altri 8 maschi, da assumersi in servizio alle condizioni medesime contenute nelle predette deliberazioni.

In morte di Roberto Bompiani. — La vedova ed i figli del compianto artista hanno ricevuto i seguenti telegrammi:

Pacifco riamato l'on. di Vossignoria e degli artisti di Roma per la perdita di Roberto Bompiani, illustre ed amato maestro, esempio di feconda operosità e di una lunga e nobile vita spesa per gli ideali dell'arte.

Il ministro della P. I. Rato.

In nome mio e di questa civile Amministrazione, compio il mesto dovere di far noto a Lei ed alla sua famiglia i sensi del più sincero dolore per la perdita del on. Consorte, gloria dell'arte romana e italiana.

Con ossequio profondo. Sindaco Albano.

Ho appreso con vivo rammarico la notizia del lutto onde è colpita la famiglia di Vossignoria con la scomparsa di Roberto Bompiani, illustre veterano dell'arte in Roma. Accolgo mie sentite condoglianze.

Il Direttore gen. delle Belle Arti Corrado Ricci.

Per funerali dell'illustre prof. comm. Roberto Bompiani le Gallerie, la Biblioteca e tutti gli uffici accademici ieri restarono chiusi.

Lutto di un collega. — Un nostro collega in giornalismo, prof. Sulpizio Fracchetti ha avuto la disgrazia di perdere ieri mattina suo fratello Luigi Fracchetti.

Al collega le nostre vive condoglianze.

Il Min. del LL. PP. e gli scapellini. — L'on. Bettolini, Ministro del LL. PP., alle 10 di ieri ha ricevuto la Commissione degli scapellini, dopo le solite spiegazioni dei vari deputati stessi nell'udienza reale, da essi chiesta ed ottenuta, essendo venute meno le ragioni, le quali avevano motivato il loro precedente rifiuto.

L'on. Ministro, che innanzi aveva esaminato il memoriale degli scapellini, rimessogli dal Re, ha fatto, alla Commissione le seguenti dichiarazioni, congedandosi loro il testo scritto:

Fino dai primi giorni del mio assunzione all'ufficio, egli si è preoccupato di adottare provvedimenti tutti quei provvedimenti che valessero ad assicurare il compimento del monumento nella sua parte architettonica per il 1911 e che in pari tempo, per quanto lo consentisse una seguita prestazione d'opera da parte di quel numero di scapellini che possa esservi impiegato.

Siffatti provvedimenti riguarderanno:

1° una più larga e regolare scrittura della pietra, durante il biennio 1908-10;

all'opio la stipulazione del contratto in corso con le ditte Caffari e Lombardi e già nelle scorso novembre fa stipulato un nuovo contratto con la so-

la ditte
scopo
ad add
2°
raria a
Assun
contrat
tre al
i lavoz
3°
te dag
4°
Sacco
gerova
ment
L'ad
mo eff
brato
gli 8
tra est
base d
l'ottav
che fa
giorn
che ne
visti n
prezio
relative
pareco
D'ad
ed ine
avver
santun
segnat
L'Al
si, p
segu
carat
ed il p
che gli
perchè
getti a
sione
La p
tutto il
specific
Per
tra, ch
sua pie
zione a
rivo fa
inviata
ne con
della
biti al
Da
tutti, r
pellini,
del Mont
questa
strazio
ro. La
piaga a
paro, ri
bili so
genere
posta V
minato
novem
Il mi
della
quali s
cittio i
tace ing
Dopo
Minist
volta qu
fatti al
detti d
Il b
Hôtel
della C
Le m
sfacelo
vano c
L'era
Bran
Comit
lonia, P
quali t
La fo
enorme
modo m
Tra la
ricorda
infatic
cipesa
nelli, V
Matteo
Tea Ca
signora
chessa C
Marzani
rossana
marche
no-Leo
ché, mar
gnoriz
si, Di B
D'anni
Giovane
Martini
rilli, co
cesco T
vili, Don
corte Pie
Antoni
Brillan
armi e v
Scuola d
Il coll
amici d
Carvini
In que
Monte
sua p
più seg
che que
e deran
seppero
privato
co, quale
Croce R
Al Ca
aiutar
Bran
l'accom
avario i
ve con
A tal
concom
mina pe
zioni ed
In caso
che o al
milion
Alla es
per il co
di quelle
della
essa, si
di garan
provere
del man
Tassan
tana di
mentari
tite non
l'Abbo
Pierini
reali pos
dazione
della cre
fessure
alle R
Gli us
gualmente
no di essi
all'Esat
via dal Ca
Tombe
nelle ultim
carricelle
di rimaso
N. 158
delle L. 40
N. B. H
tare e Rom
vaccini, c
Il gius
La Comm

